CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

OGGO • NUMÉRO 129 • 1re SESSION • 42e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 1er mai 2018

Président

M. Tom Lukiwski

Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

Le mardi 1er mai 2018

● (1100)

[*Traduction*]

Le président (M. Tom Lukiwski (Moose Jaw—Lake Centre—Lanigan, PCC)): Chers collègues, même s'il reste deux ou trois minutes avant 11 heures, l'heure prévue de notre séance, je vais commencer maintenant. J'ai deux ou trois questions à régler avec vous avant que nous commencions.

Nous accueillons aujourd'hui des représentants de la Commission de la fonction publique et du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, conformément à notre norme, pour discuter du Budget principal des dépenses et des rapports ministériels. Ils comparaîtront devant nous durant la première heure. Au cours de la deuxième heure, nous tiendrons une réunion informelle avec la délégation du comité sénatorial des finances de la France.

Cependant, entre les deux réunions, j'aimerais que nous tenions une discussion d'environ 15 minutes, en séance à huis clos, sur deux ou trois points urgents. L'un des deux concerne la possibilité que notre comité se rende à Services partagés Canada. Nous avons besoin d'un budget à cet égard, et puisqu'il doit être soumis d'ici vendredi, nous devons nous en occuper. De plus, il y a une ébauche de lettre, qui pourrait être envoyée au nom du Comité.

Je vais laisser nos témoins partir cinq minutes avant midi aujourd'hui, et la délégation française se joindra à nous à environ 12 h 10 pour une discussion de 50 minutes. Durant ces 15 minutes, nous essayerons d'effectuer tous nos travaux.

Ce que cela signifie, toutefois, c'est qu'après que nous aurons entendu les déclarations préliminaires de M. Borbey et de Mme Fox, il nous restera environ de 40 à 45 minutes pour les travaux du Comité, les questions et les interventions, ce qui signifie que nous n'aurons pas assez de temps pour compléter tous les tours habituels. Or, nous devrions pouvoir faire un premier tour complet d'interventions de sept minutes, et avoir au moins deux interventions de cinq minutes par la suite.

C'est la façon dont je prévois procéder, si cela convient à tous.

M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC): Puisque nous manquons de temps, devrions-nous laisser tomber la présentation des déclarations préliminaires?

Le président: Je sais que les deux déclarations préliminaires seront quelque peu écourtées. Elles seront très brèves. Nous verrons ce que nous ferons par la suite.

Monsieur Borbey, si vous n'avez pas de déclaration préliminaire à présenter, ça va.

Madame Fox, c'est à vous de décider.

Mme Kathleen Fox (présidente, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports): Elle est très courte.

Le président: Cela dit, nous allons commencer.

Monsieur Borbey, voulez-vous dire quelque chose?

M. Patrick Borbey (président, Commission de la fonction publique): Je dirai seulement que j'ai fourni à l'avance ma déclaration préliminaire au Comité. Vous l'avez déjà. Si vous voulez gagner du temps, je ne la présenterai pas.

Le président: Excellent. Merci beaucoup.

Madame Fox.

Mme Kathleen Fox: Bonjour.

Monsieur le président, mesdames et messieurs, merci d'avoir invité le Bureau de la sécurité des transports du Canada à comparaître devant vous aujourd'hui.

Deux collègues m'accompagnent. M. Jean Laporte est notre administrateur en chef des opérations.

[*Français*]

M. Luc Cassault, notre directeur général des services intégrés et dirigeant principal des finances, m'accompagne également.

Comme le BST a pris parole devant ce comité en novembre 2017, je crois que les membres du Comité connaissent le Bureau et son mandat. Je vais donc passer directement à la raison de notre présence aujourd'hui, c'est-à-dire le Budget principal des dépenses de 2018-2019 ainsi que le plan ministériel pour la même année.

[*Traduction*]

Le Budget principal des dépenses de 2018-2019 présente des crédits organisationnels du BST d'environ 27 millions de dollars et des cotisations législatives aux régimes d'avantages sociaux de 3 millions de dollars, pour un total de 30,2 millions de dollars. Comparativement au Budget principal des dépenses de l'exercice précédent, les autorisations du BST ont augmenté d'environ 800 000 $ en raison des ajustements liés aux augmentations salariales prévues dans les conventions collectives, et des montants liés aux cotisations aux régimes d'avantages sociaux.

Avant de passer au plan ministériel, permettez-moi de vous faire part de certains faits saillants concernant l'exercice financier qui vient juste de se terminer. Je suis heureuse de vous annoncer que nous avons réalisé d'importants progrès en ce qui concerne les vieilles enquêtes qui tardent à être complétées. En fait, nous avons presque rattrapé nos retards. En 2017-2018, nous avons publié un plus grand nombre de rapports d'enquête comparativement aux deux années précédentes, tout en améliorant la vitesse globale à laquelle nous produisons nos rapports. Nous avons également fait d'importants progrès concernant la mise en application de nos recommandations de sécurité. Dans l'ensemble, bien que nous n'ayons pas pleinement atteint nos objectifs de rendement, nous avons réalisé des progrès évidents et mesurables dans bon nombre de secteurs. Notre rapport annuel au Parlement, qui sera présenté en juin, ainsi que notre rapport sur les résultats ministériels contiendront plus de détails au sujet de notre rendement.

[*Français*]

Fondé sur le travail que nous avons réalisé au cours de la dernière année, notre plan ministériel de 2018-2019 expose nos plans et nos priorités pour la prochaine année.

J'aimerais en souligner quelques éléments importants.

[*Traduction*]

Dans quelques semaines, nous appliquerons plusieurs changements concrets pour moderniser la façon dont nous menons nos activités compte tenu de l'évolution des attentes des Canadiens. Nous mettrons en œuvre une série de nouvelles politiques et nous mettrons à jour nos processus opérationnels et nos produits. Par exemple, notre nouvelle politique de classification des événements devrait nous aider à mieux établir les priorités concernant les événements de transport et à mieux cerner et décrire ces événements. Pour ce qui est des événements moins complexes et de moindre envergure, nous publierons de nouveaux rapports qui seront factuels, courts et de portée limitée seulement. Cela nous permettra de partager plus rapidement et plus efficacement de l'information sur la sécurité. Nous lancerons également un nouveau site Web plus convivial, tout à fait conforme aux normes fédérales les plus récentes, entièrement accessible à partir d'appareils mobiles et comportant plus de contenu.

[*Français*]

Nous croyons que ces changements nous permettront de progresser davantage dans l'atteinte de nos objectifs de rendement. Ce n'est pas tout. Nous prévoyons poursuivre nos initiatives de modernisation, améliorer nos relations avec les peuples autochtones et déployer des efforts afin d'offrir à nos employés un environnement de travail positif.

[*Traduction*]

Encore une fois, nous avons des objectifs ambitieux. Nous avons toutefois fait la preuve dans le passé que nous sommes capables de nous adapter au changement et d'obtenir des résultats.

Je vous remercie une fois de plus de nous avoir invités aujourd'hui. Nous serons ravis de répondre à vos questions.

Le président: Madame Fox et monsieur Borbey, je vous remercie de la concision dont vous avez fait preuve.

Nous allons commencer nos interventions de sept minutes avec M. Ayoub.

[*Français*]

M. Ramez Ayoub (Thérèse-De Blainville, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie tous les cinq de votre présence une fois de plus.

Je vais commencer par m'adresser à M. Borbey, de la Commission de la fonction publique.

Lors de sa comparution du 23 novembre dernier, la Commission a informé le Comité que certains systèmes d'embauche étaient désuets. Elle examinait la possibilité de concevoir un prototype et que, à cette fin, elle menait des consultations auprès des candidats pour améliorer et perfectionner ce processus.

Pouvez-vous nous parler un peu plus des progrès qui ont été réalisés depuis ce temps? Quelles sont les prochaines étapes prévues? Quelles difficultés avez-vous rencontrées dans l'implantation ou l'amélioration de ce processus?

Monsieur Patrick Borbey: Je vous remercie de votre question.

Nous avons presque terminé nos consultations en vue de la conception de prototypes. Nous avons commencé par consulter les candidats, puis nous avons consulté les gestionnaires d'embauche. Plus récemment, nous avons consulté des professionnels en ressources humaines. Nous sommes en train de consolider toute l'information que nous avons reçue avec les prototypes que nous avons conçus.

Nous allons maintenant passer à la prochaine étape, qui consistera à définir le projet de renouvellement de notre plateforme de recrutement qui est utilisée par toute la fonction publique. Nous menons des consultations avec nos collègues du Secrétariat du Conseil du Trésor pour savoir comment respecter les normes dans l'élaboration d'un projet de ce genre. Dans les mois qui viennent, nous pourrons demander les pouvoirs nécessaires. Après, nous verrons quels sont les systèmes déjà offerts sur le marché qui n'auraient pas trop besoin d'être adaptés pour répondre aux besoins que ces consultations nous ont permis de connaître.

Nous en sommes à cette étape. Ce projet pourrait demander un certain temps et nous voulons bien le gérer pour respecter les budgets.

● (1105)

M. Ramez Ayoub: L'année 2017 est déjà finie et l'année 2018 est bien entamée. Quelle échéance vous êtes-vous fixée pour terminer ces étapes?

M. Patrick Borbey: Nous espérons que, d'ici un an, nous aurons les pouvoirs nécessaires pour entreprendre l'étape de l'élaboration du projet et pour examiner les systèmes qui existent déjà sur le marché.

M. Ramez Ayoub: D'accord.

À quelles difficultés prévoyez-vous faire face, quand vous passerez du système actuel au nouveau système? Quels seront les avantages du nouveau système? Quels problèmes vous permettra-t-il de régler?

M. Patrick Borbey: C'est clair que les attentes sont quand même élevées. Un de nos défis est de trouver comment répondre aux attentes.

Nous ne devons pas seulement remplacer un système. Présentement, nous avons plusieurs systèmes qui ne communiquent pas bien entre eux. Par exemple, le système qui programme les tests de langue seconde est distinct du système de recrutement. Il y a aussi le système de gestion des priorités. Les gestionnaires d'embauche doivent d'abord vérifier dans ce système s'il y a des priorités. C'est un autre système différent.

Nous devons donc nous assurer que tous ces systèmes pourront fonctionner ensemble tout en répondant aux besoins et des candidats et des gestionnaires d'embauche. Ce sera certainement un défi.

M. Ramez Ayoub: Au départ, on a manifesté une volonté d'apporter ce changement...

[*Traduction*]

Le président: Puisque l'alarme-incendie se fait entendre, la séance est suspendue.

• _____ (Pause) _____ •

• (1200)

Le président: Je crois que nous avons le quorum. Nous reprenons. Malheureusement, puisque nous avons été interrompus — et ce n'est la faute de personne ici —, notre séance sera très écourtée. À ce moment-ci, je veux remercier nos témoins, qui ont accepté de rester un peu plus longtemps.

Chers collègues, je propose que nous fassions un tour complet comprenant des interventions de sept minutes. Nos témoins pourront partir par la suite.

Pour ce qui est des travaux du Comité, puisque certains de nos membres ne pourront pas participer à la séance de jeudi, j'aimerais que nous les fassions aujourd'hui, si possible. Cela prendra environ 15 minutes.

M. Kyle Peterson (Newmarket—Aurora, Lib.): Qu'en est-il de la délégation française?

Le président: Soit nous la rencontrons très rapidement, soit nous ne la rencontrons pas. Il s'agit d'une réunion informelle. Il s'agissait principalement de poser des questions de façon informelle. Encore une fois, ce n'est la faute de personne. La situation est telle qu'elle se présente. Commençons par la première partie de notre séance. Nous avons entendu les déclarations préliminaires.

Monsieur Ayoub, je crois qu'il vous reste environ trois minutes. Nous continuerons jusqu'à ce que nous ayons terminé le premier tour.

Allez-y, s'il vous plaît.

[*Français*]

M. Ramez Ayoub: Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie tout le monde.

En fait, j'aimerais savoir quels sont les avantages potentiels de ce changement. C'est ce sur quoi je voulais que vous insistiez un peu plus, pour nous démontrer quels seront les avantages potentiels à la suite de cette implantation.

M. Patrick Borbey: Grâce au nouveau système que nous voudrions voir implanté d'ici quelques années, l'expérience serait beaucoup plus intuitive et naturelle pour les candidats. Cela pourrait se comparer à ce qui se fait dans des grandes entreprises de l'extérieur.

Présentement, les formulaires de demande sont très longs et il faut répondre à plusieurs questions. C'est très compliqué. Les demandeurs doivent faire une demande chaque fois en vue d'obtenir un poste individuel. Nous aimerions que les demandeurs puissent donner l'information demandée et que leur candidature soit prise en compte pour plusieurs postes par la suite. Cette information serait mise à jour. Même s'ils ne réussissent pas à obtenir un poste, leur candidature pourrait quand même être prise en compte pour un autre poste, sans qu'ils aient besoin de recommencer le processus.

Par ailleurs, cela donnerait plus d'options aux gestionnaires d'embauche en ce qui a trait à la méthode de dotation d'un poste puisqu'ils auraient accès à un système beaucoup plus moderne et efficace.

Ce sont là certains avantages. Nous pourrions aussi nous assurer que ce système est accessible d'un bout à l'autre du pays et qu'il répond aux normes d'accessibilité les plus élevées. Cela nous permettrait de continuer à améliorer la diversité de nos effectifs.

• (1205)

M. Ramez Ayoub: D'accord. Je vous remercie.

[*Traduction*]

J'ai terminé.

Le président: Il vous reste environ une minute et demie.

M. Ramez Ayoub: Voulez-vous une minute?

Mme Yasmin Ratansi (Don Valley-Est, Lib.): J'ai une brève question à poser à Mme Fox.

Le mandat du Bureau de la sécurité des transports consiste notamment à assurer la sécurité des passagers. En octobre 2016, un tragique événement s'est produit, qui a coûté la vie à l'ancien premier ministre de l'Alberta. Lorsque les passagers sont montés dans l'avion, aucun d'entre eux ne savait que le pilote n'était pas bien formé pour piloter la nuit, et l'entreprise qui faisait voler ces avions n'avait pas fait l'objet d'un examen à des fins de sécurité.

Une recommandation a été présentée. Savez-vous ce qui a été fait à cet égard? On a recommandé que les entreprises qui utilisent de petits avions fassent l'objet de vérifications. Il a été également recommandé de rendre la boîte noire obligatoire, car personne n'en avait et elle n'est pas obligatoire dans ces appareils. Pourriez-vous m'en dire un peu sur ce qui se passe depuis?

Mme Kathleen Fox: Des enquêtes qui ont été menées précédemment par le Bureau de la sécurité des transports portaient sur la surveillance de la sécurité, la gestion de la sécurité de la part des exploitants et la surveillance de la sécurité effectuée par Transports Canada. Notamment, cela a découlé de notre enquête sur l'écrasement d'un hélicoptère d'Ornge utilisé pour le transport par ambulance aérienne en 2013. À titre d'organisme de réglementation, Transports Canada a signalé au Bureau de la sécurité des transports, suite à ces recommandations, qu'il n'est pas encore prêt à exiger de tous les exploitants qu'ils aient des systèmes de gestion de la sécurité. Pour ce qui est de la surveillance, il modifie assurément son programme de surveillance pour qu'il comprenne une meilleure combinaison d'inspections de conformité et de vérifications ou d'évaluations sur la capacité d'un exploitant de gérer la sécurité.

Dans le cas de l'accident qui s'est produit à Kelowna, dans le rapport que nous avons publié la semaine dernière, nous avons indiqué qu'à aucun moment, Transports Canada n'avait mené d'inspection sur cet exploitant depuis l'établissement de ce dernier, en 2008 — et il s'agit d'un exploitant du secteur de l'aviation d'affaires et non du secteur commercial. Par conséquent, il n'était pas au courant de certaines des lacunes de sécurité. Nous avons émis deux choses. Premièrement, nous avons recommandé que tant les aéronefs d'affaires que les aéronefs commerciaux soient obligatoirement munis d'enregistreurs de bord. Deuxièmement, nous avons émis une préoccupation quant à la surveillance des exploitants du secteur de l'aviation d'affaires exercée par Transports Canada.

Mme Yasmin Ratansi: J'aimerais vraiment obtenir cette information. Il n'y a pas encore de formation, et ces pilotes volent dans le même espace aérien que les pilotes d'aéronefs en exploitation commerciale. Voilà pourquoi nous aimerions avoir plus d'information.

Le président: Je suis certain que Mme Fox sera en mesure de fournir toute information qu'elle jugera utile au Comité à cet égard.

Sur un plan plus personnel, et je sais que je parle au nom de certains de mes collègues ici présents également, pour bon nombre d'entre nous, Jim Prentice, qui a péri dans cet écrasement, était un très bon ami. En effet, toute solution et toute suggestion qui pourraient empêcher qu'une telle tragédie se reproduise seraient très bien accueillies.

Monsieur McCauley, vous disposez de sept minutes.

M. Kelly McCauley: Bienvenue à nouveau, madame Fox.

J'aimerais poursuivre quelque peu dans la foulée des observations de Mme Ratansi. Vous avez dit que cette entreprise n'avait pas fait l'objet d'inspections de la part de Transports Canada. À la page 5 de votre plan ministériel, on dit ceci: « [à] l'heure actuelle, les plus grands défis se trouvent dans le mode de l'aviation ». Plus loin, à la page 13, on indique que le « pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises » est de 50 %.

Il ne s'agit pas ici de votre bureau. Il semble que cela montre que Transports Canada ne remplit peut-être pas certaines exigences dans les secteurs du transport ferroviaire, de l'aviation et des pipelines.

Lors de votre dernière comparution devant nous, vous avez dit que pour bien des éléments figurant dans votre liste de surveillance, Transports Canada tarde à agir depuis des années. La situation ne semble pas s'améliorer beaucoup. Pourriez-vous nous en dire plus sur certains des problèmes dont vous parlez lorsque vous dites qu'à l'heure actuelle, les plus grands défis se trouvent dans le mode de l'aviation?

Mme Kathleen Fox: Il s'agit de nos recommandations qui sont restées lettre morte. Le Bureau a émis près de 600 recommandations depuis sa création en 1990. Lorsque nous présentons des recommandations au ministère des Transports, le ministre a 90 jours pour y répondre. Le ministère répond toujours.

Nous évaluons la réponse du ministère. Nous déterminons si les lacunes que nous avons décelées seront comblées et nous évaluons les choses jusqu'à ce que le problème soit complètement réglé, de sorte qu'un certain nombre de nos recommandations sont en suspens.

La plupart des recommandations en suspens concernent le mode de l'aviation, et nous avons inscrit le problème à notre liste de surveillance de 2016, soit que Transports Canada prend beaucoup de temps pour réagir à nos recommandations. Depuis ce temps, il y a eu des progrès importants, et dans notre rapport annuel, il sera question des progrès qui ont été réalisés quant à la mise en oeuvre des recommandations en suspens, surtout dans le domaine de l'aviation.

● (1210)

M. Kelly McCauley: Concernant le fait que l'avion à bord duquel se trouvait M. Prentice n'a pas été inspecté, comment une telle chose peut-elle se produire? Est-il possible que bien d'autres entreprises du secteur de l'aviation d'affaires n'aient pas fait l'objet d'inspections?

Vous avez dit que Transports Canada avait laissé les choses aller pendant de nombreuses années, ou qu'il n'avait jamais fait une inspection de cette entreprise pour s'assurer de sa conformité. Est-il possible qu'il y ait beaucoup d'autres cas semblables? Êtes-vous convaincue que Transports Canada donnera suite à vos recommandations sur cet incident en particulier?

Mme Kathleen Fox: Transports Canada avait délégué la responsabilité de la surveillance du secteur de l'aviation d'affaires à une association du secteur en 2003. Suite à une enquête que le BST a menée ainsi qu'aux recommandations qu'il a émises en 2009, Transports Canada a décidé de reprendre cette responsabilité.

La mise en oeuvre a commencé en 2012, environ. Transports Canada effectuait des vérifications, menait des inspections chez les exploitants du secteur de l'aviation d'affaires, mais cet exploitant en particulier n'avait pas fait l'objet de telles inspections depuis sa constitution ou le début de ses activités.

De plus, Transports Canada a suspendu la surveillance planifiée des exploitants du secteur de l'aviation d'affaires en 2016, juste avant que l'accident se produise. Le ministère a annoncé récemment qu'elle serait rétablie en 2018.

M. Kelly McCauley: Excusez-moi, mais elle a été suspendue en 2016?

Mme Kathleen Fox: Transports Canada a suspendu la surveillance planifiée, autrement dit, les inspections préannoncées. Il avait dit qu'il interviendrait sur la base d'indicateurs de risques, dont les incidents et les accidents, et qu'il effectuerait des inspections ou des vérifications de suivi après cela.

Depuis, et dernièrement, en mars, Transports Canada a informé le Bureau de la sécurité des transports qu'il rétablissait la surveillance planifiée, ou la surveillance préannoncée, en plus de la surveillance réactive du secteur de l'aviation d'affaires.

M. Kelly McCauley: L'une des critiques qu'ont exprimées des enquêteurs, c'est que les inspections préannoncées donnent le temps aux entreprises de peut-être dissimuler des problèmes ou de déguiser la réalité, faute d'une meilleure expression, avant que lesdites inspections aient lieu.

Avez-vous des observations à faire à cet égard, quant au fait qu'on avertit les entreprises qu'une inspection de sécurité ou de conformité sera effectuée?

Mme Kathleen Fox: Il faut une combinaison des deux — inspections annoncées et non annoncées — et Transports Canada a effectué les deux dans le passé. Nous parlons de surveillance proactive. Il s'agit de faire une inspection et une vérification des systèmes de l'entreprise, de vérifier si elle respecte les règlements et si elle est capable de gérer la sécurité, plutôt que d'agir après un incident ou un accident, lorsqu'il est peut-être trop tard.

M. Kelly McCauley: À votre avis, combien d'entreprises sont dans une situation similaire à celle de l'entreprise qui était impliquée dans l'écrasement à Kelowna et n'ont pas fait l'objet d'inspections?

Mme Kathleen Fox: Nous n'avons pas ce type de renseignements. Transports Canada serait mieux placé pour vous répondre. Nous savons qu'il y a entre 600 et 700 exploitants de l'aviation d'affaires enregistrés, et Transports Canada a indiqué qu'il a l'intention de commencer par une surveillance proactive et planifiée de ces entreprises cette année, mais je ne sais pas exactement combien d'inspections il prévoit faire exactement.

M. Kelly McCauley: Concernant votre liste de surveillance pour l'aviation, le transport ferroviaire et les pipelines, quelles sont vos plus grandes préoccupations? Un grand nombre d'éléments figurant sur la liste ont été ignorés ou demeurent sans réponse depuis longtemps. Quelles sont vos plus grandes préoccupations?

Mme Kathleen Fox: Chaque élément inscrit dans la liste de surveillance est appuyé par nos recommandations en suspens. Depuis que nous avons établi la liste en 2010, un certain nombre de problèmes liés aux transports ferroviaire, maritime et aérien ont été retirés puisque des mesures ont été prises. D'autres enjeux ont fait leur apparition et ont été ajoutés, de sorte qu'il y en a actuellement trois pour le transport aérien, un pour le transport maritime, quatre pour le transport ferroviaire et deux pour le transport multimodal.

M. Kelly McCauley: Vous avez mentionné, je crois, dans le rapport et lors de votre dernière comparution devant nous que certains de ces éléments figurent sur la liste depuis longtemps. Vous avez dit que trois sont liés au transport ferroviaire, je crois, et quatre au transport aérien. Est-ce que certains d'entre eux sont en suspens ou sont-ils tous nouveaux?

Mme Kathleen Fox: Pour le transport ferroviaire, la liste contient quatre éléments. Certains concernent l'enquête sur l'accident de Lac-Mégantic, ce qui veut dire qu'ils ont été ajoutés à la liste de surveillance en 2014 ou en 2016. Le respect des signaux ferroviaires est sur la liste depuis 2012. Certains des éléments qui concernent le transport aérien y figurent depuis plus longtemps, depuis 2010, comme le risque de collision au sol et les sorties en bout de piste. Ces problèmes ne sont pas faciles à régler. Autrement, on les aurait réglés il y a longtemps. Nous travaillons avec Transports Canada et l'industrie pour essayer de fournir des arguments convaincants en faveur d'un changement, de sorte que des mesures soient prises.

● (1215)

M. Kelly McCauley: Quel est, selon vous, le plus grand obstacle? Vous dites que vous travaillez avec Transports Canada et l'industrie. Les risques de collision au sol...

Le président: Monsieur McCauley, je dois vous interrompre. Peut-être que l'un de vos collègues reprendra votre question, mais c'est maintenant au tour de M. Blaikie pour sept minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD): Je remercie beaucoup tous les témoins de leur présence. Mes questions porteront surtout sur le Bureau de la sécurité des transports.

Je veux parler en particulier de la fatigue des équipes dans le transport ferroviaire. C'est une question qui m'a beaucoup été signalée. Je représente une circonscription dans laquelle se trouvent les principaux ateliers du CN, et je connais bien des gens qui conduisent les trains. Ils sont tous préoccupés par la fatigue dont eux-mêmes et leurs collègues souffrent, surtout compte tenu de certaines des marchandises qu'ils transportent en passant dans les collectivités canadiennes. Ils savent qu'ils le font dans un état de grande fatigue ou, dans certains cas, ils dorment pendant qu'ils le font, et ils en font rapport régulièrement. J'en reçois copie dans certains cas. Par exemple, j'ai appris qu'entre le 5 et le 23 février, au CN, 81 ont travaillé plus de 12 heures et jusqu'à 13 heures, et 43 ont travaillé plus de 13 heures et jusqu'à 30 heures dans certains cas, et ce, dans une période de trois semaines.

Je me demande quelle place a la fatigue des équipes sur l'échelle des priorités du Bureau de la sécurité des transports et dans quelle mesure il prévoit axer ses activités de programme sur la fatigue des équipes au cours de l'année à venir.

Mme Kathleen Fox: J'aimerais mentionner tout d'abord que Transports Canada, en tant qu'organisme de réglementation, a des règlements qui s'appliquent à la fatigue dans divers modes de transport, et c'est assurément le cas pour le rail et l'aviation. Au Bureau de la sécurité des transports, la fatigue fait toujours partie des facteurs que nous examinons dans nos enquêtes, quel que soit le mode de transport. S'il s'avère que la fatigue a joué un rôle dans le rendement de l'équipage, nous le mentionnons dans les conclusions de notre rapport et précisons s'il agit d'un facteur causal ou de risque.

Pour ce qui est de la fatigue des équipages dans l'industrie ferroviaire, lors de la publication de notre liste de surveillance actuelle en 2016, c'est un problème qui en faisait partie. Nous avons attiré l'attention sur le fait que dans diverses enquêtes que nous avons menées, il s'agissait d'un facteur causal, un facteur de risque, et nous nous attendons à ce que Transports Canada travaille avec l'industrie ferroviaire pour exiger de l'industrie qu'elle mette en place des plans de gestion de la fatigue afin de diminuer les risques à cet égard.

M. Daniel Blaikie: Comme il s'agit d'un problème persistant, croyez-vous que c'est en partie parce que le BST n'a pas le pouvoir de faire des recommandations contraignantes?

Mme Kathleen Fox: Nous n'avons pas le pouvoir de faire des recommandations contraignantes. Nous présentons des arguments probants qui s'appuient sur les données provenant de nos enquêtes et de nos recommandations pour convaincre les gens d'apporter des changements. C'est le modèle qu'utilisent tous les pays développés, notamment les États-Unis, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Royaume-Uni. Nous croyons que le fait d'avoir un organisme indépendant qui pointe du doigt les lacunes en matière de sécurité et fait des recommandations en exigeant que l'organisme de réglementation et l'industrie précisent les mesures qu'ils vont prendre pour y donner suite est en fait le meilleur modèle. C'est un moyen par lequel, dans le cadre de nos activités de sensibilisation auprès de l'industrie et des autres intervenants, nous parlons des risques qui découlent de la fatigue dans l'industrie ferroviaire.

M. Daniel Blaikie: À votre connaissance, Transports Canada impose-t-il des sanctions aux entreprises ferroviaires si leur gestion de la fatigue est déficiente? Pas seulement sur papier, car cela fait partie du débat également que les entreprises ferroviaires peuvent avoir une bonne politique de gestion de la fatigue sur papier. Pensez-vous que Transports Canada vérifie assez si ces politiques sont suivies et prend des mesures appropriées si ce n'est pas le cas?

Mme Kathleen Fox: Je sais que l'industrie ferroviaire est assujettie à la réglementation relative au système de gestion de la sécurité, et que Transports Canada peut, à ce titre, lui imposer des mesures exécutoires. Toutefois, les représentants de Transports Canada sont mieux placés que nous pour vous parler des amendes ou des avis qu'ils émettent aux entreprises ferroviaires.

En plus des enquêtes que nous menons, nous recevons aussi de la part des opérateurs des rapports de sécurité confidentiels sur les problèmes liés à la fatigue dans l'industrie ferroviaire. Nous les transmettons à Transports Canada, qui nous informe habituellement des mesures qui sont prises pour remédier à la situation.

M. Daniel Blaikie: Au sujet des enregistrements vidéo et audio dans les trains — c'est un sujet dont il est question dans le projet de loi C-49 —, le gouvernement propose de traiter l'industrie ferroviaire différemment de l'industrie aérienne. Je crois comprendre que l'information contenue dans les enregistrements qui se trouvent dans les avions est mise à la disposition du Bureau de la sécurité des transports lorsqu'il mène une enquête, mais elle n'est pas mise à la disposition des entreprises n'importe comment, si on veut.

Selon vous, existe-t-il une raison de traiter l'industrie ferroviaire d'une façon différente de l'industrie aérienne quand il s'agit pour les entreprises d'avoir accès à l'information contenue dans les enregistrements?

● (1220)

Mme Kathleen Fox: J'aimerais mentionner tout d'abord que nous demandons depuis très longtemps qu'on exige qu'il y ait des appareils d'enregistrement dans tous les modes de transport pour faciliter nos enquêtes. Nous sommes fermement convaincus que leur contenu serait très utile aux opérateurs pour faire enquête sur les incidents et les accidents qui se produisent et qui ne font pas l'objet d'une enquête de notre part et aussi pour gérer la sécurité de façon proactive — à condition que le contenu demeure protégé, ce qui sera le cas aux termes de notre loi, et à condition que les garanties nécessaires soient en place dans la réglementation.

Cela fait partie du projet de loi C-49, car cela fait partie des exigences touchant les enregistrements audio et vidéo dans leur ensemble. Le fait d'avoir accès à ces enregistrements permettrait aux opérateurs d'accroître la sécurité. On verra si, à long terme, la règle sera appliquée aux autres modes de transport. En fait, l'Organisation de l'aviation civile internationale examine même actuellement la possibilité de permettre aux opérateurs d'avoir accès aux enregistrements dans les avions.

M. Daniel Blaikie: Pour l'heure, alors, ce qui est prévu pour l'industrie ferroviaire dans le projet de loi C-49 est différent de ce que l'on obtient... dans l'industrie aérienne.

Mme Kathleen Fox: Ce serait le cas... si c'est adopté. Selon les dispositions qui seront adoptées, cela pourrait étendre l'utilisation aux entreprises ferroviaires. Je répète encore une fois que les enregistrements audio demeureraient protégés en vertu de notre loi, et qu'ils seraient assujettis à une utilisation très stricte en vertu du règlement, de même qu'à la disposition d'application de la loi en cas d'utilisation abusive.

M. Daniel Blaikie: Merci beaucoup.

Le président: Merci.

Madame Mendès, vous avez sept minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

Mme Alexandra Mendès (Brossard—Saint-Lambert, Lib.): Bonjour à tous.

J'ai une question pour le BST qui concerne le Lac-Mégantic. Comme je viens du Québec, vous vous attendiez sans doute à ce que le sujet m'intéresse.

Lors de votre comparution en novembre 2017, vous nous avez dit avoir fait cinq recommandations à la suite de votre enquête. À ce qu'il semble, il n'y en avait qu'une à laquelle on avait donné suite pleinement lorsque vous êtes venus en novembre 2017.

Si possible, pourriez-vous nous donner une mise à jour des progrès accomplis dans la mise en oeuvre des autres recommandations jusqu'à maintenant, soit mai 2018?

Mme Kathleen Fox: Tous les ans, nous procédons à une réévaluation annuelle dans le cadre de laquelle nous demandons à Transports Canada de nous fournir une mise à jour sur les mesures qui ont été mises en place.

Dans le cas des cinq recommandations concernant le Lac-Mégantic, une a été mise en oeuvre de manière pleinement satisfaisante très tôt, soit quelques mois après l'accident.

Récemment, celle concernant la planification du trajet et l'analyse des risques a aussi été mise en oeuvre de manière pleinement satisfaisante. C'est une information que nous venons tout juste d'obtenir et qui n'a pas encore été diffusée publiquement.

Les autres recommandations sont à diverses étapes de leur mise en oeuvre. Celle concernant les wagons-citernes progresse très bien. L'an dernier, le ministre a annoncé qu'on accélérait le retrait des vieux wagons-citernes, ceux de l'ancienne génération, qui étaient impliqués dans l'accident à Lac-Mégantic. Il y a donc des progrès de ce côté.

Pour ce qui est de la surveillance par Transports Canada des systèmes de gestion de la sécurité, nous avons constaté des progrès significatifs dans leur façon de surveiller l'industrie ferroviaire. Quant à celle qui porte sur la prévention du matériel à la dérive, elle n'est pas pleinement satisfaisante. Nous avons souligné dernièrement nos inquiétudes à ce sujet. Il doit y avoir plus de dispositifs pour sécuriser le matériel afin de prévenir les déplacements incontrôlés sur les voies ferrées.

Dans l'ensemble, les choses ont progressé depuis novembre, et nous serons en mesure de clore une autre de nos recommandations contenues dans notre rapport.

Mme Alexandra Mendès: Merci beaucoup.

Pourquoi ne s'est-on pas attaqué de manière plus décisive à celle concernant le matériel à la dérive? Cela me semble très urgent.

Mme Kathleen Fox: Transports Canada a mis en oeuvre de nouvelles règles à la suite de l'accident à Lac-Mégantic pour exiger que les trains et le matériel roulant soient mieux sécurisés, mais nous avons constaté en fait une augmentation du nombre de déplacements incontrôlés. Nous croyons donc que même si ces règles sont un pas dans la bonne direction, elles ne sont pas suffisantes pour réduire les risques en la matière.

La plupart se produisent dans les gares de triage où les risques sont peu élevés, mais le risque est toujours présent à notre avis, en particulier si les wagons ou les trains s'engagent sur la voie principale.

● (1225)

Mme Alexandra Mendès: Et en particulier si du personnel et des employés se trouvent aux alentours. Cela pourrait être très dangereux pour eux dans leurs déplacements sur les lieux de travail. Il semble que ce soit un problème très urgent à régler.

Mme Kathleen Fox: Comme je l'ai mentionné, des mesures ont été prises, mais comme nous avons constaté une augmentation du nombre de déplacements incontrôlés au cours de la dernière année, nous croyons que ces mesures ne sont pas suffisantes et qu'il faut faire davantage, en particulier du côté des dispositifs de sécurité pour prévenir les déplacements incontrôlés.

Mme Alexandra Mendès: Merci. Je ne veux pas trop prendre de temps.

J'ai une autre question qui a retenu mon attention dans les rapports préparés par nos analystes, et c'est le recrutement et la formation de nouveaux enquêteurs, étant donné qu'un pourcentage important de vos employés partent à la retraite. Comment prévoyez-vous les remplacer et former ceux qui seront embauchés?

Mme Kathleen Fox: Je vais demander à M. Laporte de répondre à votre question.

M. Jean Laporte (administrateur en chef des opérations, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports): Nous embauchons habituellement des gens qui ont beaucoup d'expérience au sein de l'industrie. Il est normal d'avoir un taux de roulement important, car nous n'embauchons pas des étudiants qui sortent de l'université, mais des gens qui ont 25 ou 30 ans d'expérience, alors ils sont avec nous pendant 5 ou 10 ans avant de partir à la retraite. C'est normal.

Nous avons recours aux instruments de dotation souples qui sont à notre disposition pour créer des bassins de candidats préqualifiés afin de nous assurer un recrutement en temps opportun. Nous examinons aussi la possibilité de recruter au sein des groupes d'équité en emploi. Nous recrutons de différentes façons et nous avons réussi à pourvoir les postes vacants dernièrement. Nous n'avons pas eu trop de difficultés à faire concurrence aux autres employeurs pour recruter des employés talentueux.

Pour ce qui est de la formation, nous sommes en train de revoir nos programmes de formation à l'interne. Essentiellement, nous recrutons des gens qui ont des connaissances dans le domaine de l'aviation, de la marine, des pipelines, des chemins de fer, et nous les formons pour en faire des enquêteurs. Nous investissons beaucoup actuellement pour moderniser et réorganiser nos programmes de formation. Les gens suivent habituellement une formation de deux ans, en classe et sur le terrain, jusqu'à ce qu'ils deviennent des enquêteurs pleinement qualifiés.

Mme Alexandra Mendès: Je présume qu'ils accompagnent les autres inspecteurs quand ils sont en formation.

M. Jean Laporte: C'est exact. Il y a de l'encadrement sur le terrain, etc.

Mme Alexandra Mendès: Je présume que la formation de ces nouveaux employés est prévue dans votre budget principal. Je suis curieuse de savoir ce qu'il en est de la diminution de crédits que vous avez demandés dans le cadre du présent budget. Avez-vous une explication?

M. Jean Laporte: Il n'y a pas de diminution dans nos crédits. Au cours des dernières années, le montant de nos crédits a été essentiellement stable. Comme Mme Fox l'a mentionné dans sa déclaration liminaire, nous recevons 800 000 $ de plus en salaires pour couvrir les augmentations prévues dans les conventions collectives. Notre budget est stable, bien que nous ayons fait état dans notre plan ministériel des pressions et des défis que nous avons du côté des ressources.

Mme Alexandra Mendès: Si je peux vous interrompre un instant, c'est ce qui m'inquiète. Vous mentionnez des défis, mais il y a une diminution de 2,6 millions de dollars par rapport à 2017-2018.

Le président: Une réponse très brève si possible, avant que nous passions à autre chose.

M. Jean Laporte: La diminution apparente que vous voyez dans le budget principal vient du fait que les chiffres de l'an dernier comprenaient le budget supplémentaire, donc nous avons reçu des sommes additionnelles pendant l'année pour le report des fonds inutilisés de l'année précédente, car nous avons demandé dans le budget supplémentaire un ajustement ponctuel pour couvrir les augmentations salariales rétroactives l'an dernier.

Si vous soustrayez ce montant des chiffres de l'an dernier, vous constaterez que le budget est demeuré sensiblement le même depuis quelques années. Nous avons des discussions avec les organismes centraux au sujet d'une augmentation des fonds, des discussions positives, et nous espérons obtenir une réponse, une décision du gouvernement sous peu.

● (1230)

Mme Alexandra Mendès: Nous vous reverrons au moment des budgets supplémentaires. Merci.

Le président: Nous allons devoir nous arrêter ici. Merci beaucoup à tous de votre présence. Encore une fois, en raison de l'alarme-incendie, nous avons dû malheureusement abréger la période de questions. Je vous remercie de votre participation. Vos commentaires ont été très utiles.

Chers collègues, nous allons suspendre la séance quelques minutes pendant que je demande aux membres de la délégation française de s'approcher de la table, et nous allons avoir la chance de discuter un peu avec eux de manière informelle

[*La séance se poursuit à huis clos.*]

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes
à l'adresse suivante : http://www.noscommunes.ca

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the
following address: http://www.ourcommons.ca